

# Modellprojekt Berliner Begegnungszone Bergmannstraße

## Konzept

### Ziele

Fußverkehrsstrategie:	Bessere Bedingungen für die natürliche Fortbewegungsart des Menschen
Neues Miteinander:	Sichere, sozial verträgliche Verkehrsabläufe, Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums
Gestalterische Zurückhaltung:	Vermeidung von Eingriffen in das erhaltenswerte Stadtbild
Ökologie und Nachhaltigkeit:	Minimierung unerwünschter Nebenwirkungen der Maßnahme und des Verkehrs
Wirtschaftlichkeit:	Sparsamer Umgang mit Steuergeldern

### Prinzip

#### Querschnitt:

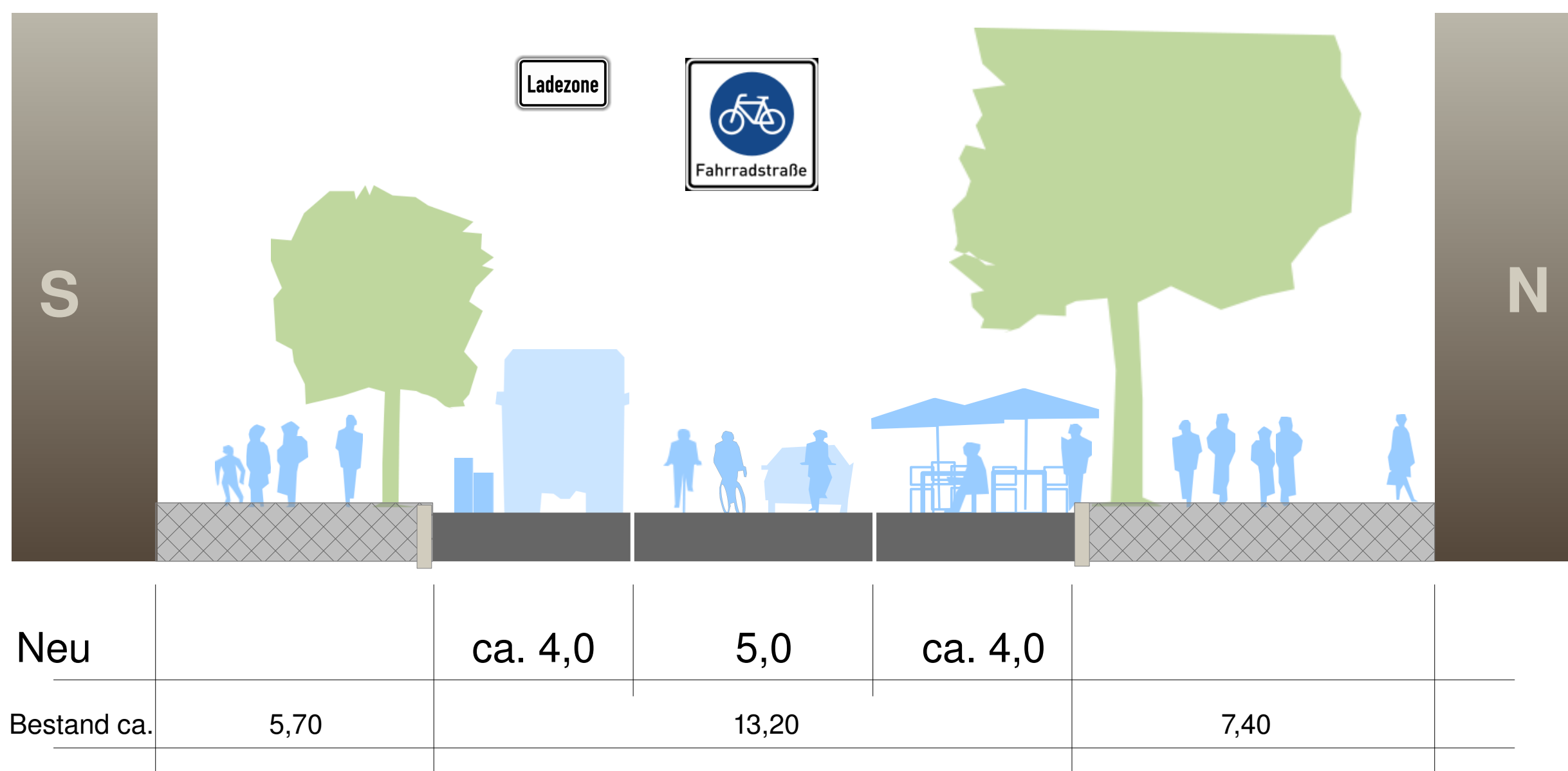
Die ruhige, lineare Geometrie der Straße mit ihrer konstanten Querschnittsaufteilung und den geradlinigen Bordsteinverläufen entspricht, in ihrem Charakter klar nachvollziehbar, dem historischen Stadtgrundriss und der Bebauung, bis hin zur Fassadengestaltung. Diese gestalterische Einheit soll erhalten bleiben. Auch mit der Neuordnung der Flächen erfolgt eine schlichte Aufteilung in längs verlaufende Streifen. Auf Fahrbahnverschwenkungen, Vorstreckungen (soweit nicht bereits vorhanden), Inseln und bunt eingestreute Elemente zur Verkehrsführung wird verzichtet. Mit der schmaleren Fahrbahn und deren Ausweisung als Fahrradstraße (Näheres siehe unten) wird der motorisierte Verkehr auf die Anlieger beschränkt; unangemessene Geschwindigkeiten und unerlaubtes Parken sind kaum noch möglich.

#### Längsverlauf:

Der skizzierte Querschnitt bleibt im Längsverlauf der Straße zwischen Mehringdamm und Zossener Straße einheitlich und wird nur im sog. „Gewebestreifen“ (siehe unten) abschnittsweise unterschiedlich genutzt, um die Flächen dem örtlichen Bedarf entsprechend zu disponieren.

An der Einmündung der Zossener Straße wird die nördliche Bordsteinkante der Bergmannstraße geradlinig durchgezogen und abgesenkt. Die dahinter liegende Fläche westlich der Markthalle wird, wie bereits der Marheinekeplatz, dem Fußgängerverkehr, der hier seine größte Dichte hat, zugeordnet. Hier treffen die Fußgängerströme aus allen Richtungen (U-Bahnhof Gneisenaustraße, Begegnungszone, Markthalle, Marheinekeplatz, südliche Wohngebiete) zusammen. Die somit entstandene Gehwegüberfahrt wird, für den Durchgangsverkehr gesperrt, um diesen von der Begegnungszone und von der, für die Anwohner schon heute unzumutbar belasteten, Friesenstraße fernzuhalten. Linienbusverkehr der BVG, Radverkehr und selbstverständlich Einsatzfahrzeuge von Polizei und Feuerwehr nutzen weiterhin die Gehwegüberfahrt Richtung Zossener Straße. Die Bushaltestelle wird aufgewertet. Siehe hierzu auch: Rafael Steiner: Verkehr in Chamisso- und Bergmannstraße (Konzept im Auftrag des Vereins Mieterrat Chamissoplatz e. V.), September 2007.

Im kurzen Abschnitt zwischen Zossener Straße und Friesenstraße wird unter Beibehaltung des oben beschriebenen Prinzips die Fahrbahn so aufgeweitet, dass der Linienbusverkehr mit seinen Ab- und Einbiegevorgängen weiterhin möglich ist.



Skizze: Querschnitt Bergmannstraße, M 1:100, Blickrichtung Mehringdamm

#### Fußgängerstreifen

- Ausschließlich Fußgängerverkehr
  - Platz zum zügigen Vorankommen, Flanieren, Herumstehen
- Ausnahmen: Bäume, Leuchten, technische Installationen  
Keine Möbel, keine Warenauslagen, keine Fahrräder

#### „Gewebestreifen“

##### Abschnittsweise:

- Ladezone
- Ausweichstellen für den Schwerverkehr
- Gastronomie  
(die Möblierung könnte, gegen Diebstahl gesichert, dauerhaft stehen bleiben, somit wären keine Poller o. ä. erforderlich)
- Warenauslagen
- Fahrradparken
- Öffentliche Möblierung  
(für „konsumfreien“ Aufenthalt. Sparsam, formal zurückhaltend, keine Spielgeräte. Es gibt Bereiche mit hoher Aufenthaltsqualität in der Umgebung, am Chamisso- und Marheinekeplatz.)

#### Fahrradstreifen

- Verkehrsrechtliche Anordnung als Fahrradstraße  
(da die Begegnungszone rechtlich nicht definiert ist, kann deren Fahrbahn den Rechtsstatus einer Fahrradstraße haben. Dies entspricht einer früheren Beschlussfassung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg und ist die logische Fortsetzung der östlichen Bergmannstraße.)
- Kfz-Verkehr der Anlieger wird zugelassen und ordnet sich dem Radverkehr unter
- Bereiche mit erhöhtem Querungsbedarf der Fußgänger, werden farblich markiert und den sich nähernden Radfahrern taktil angekündigt  
(gepflasterte Querstreifen, kurzes „Aufrütteln“)

Die Fahrbahnbreite (Vorschlag: 5,0 m) ermöglicht:

- Drei bis vier Radfahrer (Begegnungsverkehr + Überholvorgang)
- Begegnungsfall Rad / Kfz (Pkw oder Lkw)
- Begegnungsfall Pkw / Pkw
- Begegnungsfall Pkw / Lkw bei Schrittgeschwindigkeit
- nur an Ausweichstellen Begegnungsfall Lkw / Lkw